

Årsaker til vekst og tilbakegang i sørlandsk skipsfart på 1800-tallet

Forklaringer på Sørlandet og i utlandet

Berit Eide Johnsen

Oppgangen i internasjonal handel og skipsfart på 1800-tallet ga tydelige utslag i Agder-regionen.²⁰⁸ Mellom 1835 og 1875 ble Agders seilskipsflåte nær tidoblet og økte fra 27 til 31 prosent av den totale norske flåten.²⁰⁹ Veksten i sør var altså relativt sett sterkere enn i Norge totalt. Bemanningskapasiteten økte fra 3 362 til 14 561 mann.²¹⁰ Regionen videreutviklet lokale næringer som var knyttet til skipsfarten: skipsbygging, handel og håndverk. Aller sterkest var veksten i Nedenes amt, med sentrum i arendals- og grimstadområdet. Arendals flåte gikk forbi flåten til Tønsberg i 1840-årene, og Arendal tronet fremdeles på toppen i 1870. Men flere av de andre byene og bygdene langs den sørlige kysten hevdet seg også. Veksten var langt svakere vest på Agder.

I 1878 gikk norsk tonnasje tilbake for første gang siden 1826. Dette markerte slutten på en mer enn 50 år lang og bemerkelsesverdig vekstperiode. Størstedelen av 1880-tallet var en stagnasjonsperiode, men under høykonjunkturen 1887–1890 steg norsk seiltonnasje igjen. I årene 1890–1892 var

208. Artikkelen bygger på Johnsen 2001, 2007 og mitt bidrag til boken: Abrahamsen, Olav Arild, Berit Eide Johnsen og Gustav Sætra: *Sørlandsk skipsfart 1600–2010*, under utgivelse på Portal Forlag.

209. *Tabel over de i Norge hjemmehørende Fartøiers Antal, Drægtighed og Besætning ved Udgangen af Aaret 1835–1863* og *Den norske Handelsflaade ved Udgangen af Aaret 1866–1875*. Statistisk sentralbyrå.

210. *Tabel over de i Norge hjemmehørende Fartøiers Antal, Drægtighed og Besætning* Statistisk sentralbyrå.

den på det høyeste noensinne: 1,5 millioner netto tonn (n.t). Fra 1893 ble den imidlertid raskt redusert.

Den internasjonale krisen med minkende tonnasjeetterspørsel og lavere fraktrater slo med full tyngde inn over Agder ved midten av 1870-tallet. Seilskipsfartens lønnsomhet ble drastisk redusert. Krisen ga likevel ikke umiddelbart utslag i tilbakegang i tonnasjen. Den bratte vekstkurven flatet likevel merkbart ut fra slutten av 1870-årene. Også skipsbyggingen gikk tilbake, men den var fortsatt betydelig i perioden 1876–1885. Lokale redere satset fortsatt på lokalbygde treseilskip. Agders seiltonnasje økte enda noen år, gikk midlertidig tilbake etter arendalskrakket i 1886, men steg deretter og nådde høydepunktet i 1892 med 528 797 n.t.²¹¹ Da utgjorde Agders samlede tonnasje (seil og damp) 31 prosent av den norske, fordelt på 8 prosent i Lister og Mandal og 23 prosent i Nedenes.²¹² Deretter raste tonnasjonen i øst, mens den holdt stand i vest.

I 1905 var tonnasjen i Nedenes halvert og utgjorde bare 14 prosent av norsk tonnasje, mens Lister og Mandal fortsatt hadde 8 prosent. På grunn av Kristiansands massive satsing i årene rundt første verdenskrig gikk seilskipsflåten i vest da forbi den i øst. Nå gjaldt det imidlertid jern- og stålseilskip. Det må nevnes at rederne i sør i veldig liten grad satset på dampskip. De kjøpte heller inn brukte jern- og stålseilskip fra utlandet. Uansett: Flåten gikk dramatisk tilbake.

Hvordan skal vi forklare den sterke veksten i sørlandsk skipsfart fra 1820-årene til 1870-årene? Og hvordan skal vi forklare den katastrofale tilbakegangen som kom på slutten av 1800-tallet og utover på 1900-tallet? Finnes årsakene på Sørlandet eller i utlandet? Etter at jeg har tatt for meg og vurdert ulike årsaker til veksten, vil jeg ta for meg mulige årsaker til krisen og tilbakegangen i sørlandsk skipsfart.

211. *Norges Skipsfart*, Statistisk sentralbyrå.

212. Samlet, beregnet netto tonnasje (virkelig lastekapasitet). *Norges Skipsfart*, Statistisk sentralbyrå; Johnsen 2001, s. 39–41.

Årsakene til vekst – fantes de ute eller hjemme?

Enkelte har søkt hovedforklaringene på norsk økonomisk vekst på 1800-tallet i forhold på *etterspørselssiden*, altså i de ytre faktorene. I *Norges økonomiske historie 1815–1970* lanserte Fritz Hodne hypotesen om eksportledet vekst. Sjansen til eksport utløste produktiv virksomhet som i fravær av eksportsjansen ikke ville ha kommet i stand.²¹³ Avgjørende for Hodne var at utenriksmarkedene åpnet seg fra 1840-årene: fiskeeksport, trelasteksport og skipsfart. Andre historikere har imidlertid kritisert denne teorien og i sterkere grad forklart veksten med forhold på tilbudssiden, det vil si forhold i Norge – i vårt tilfelle på Sørlandet og ikke i utlandet.

I artikkelen «En teori om den økonomiske og teknologiske utvikling i Norge i det 19. århundre» gikk Francis Sejersted imot teorien om en passiv respons på de nye mulighetene ute. Sejersted la vekt på en «mer aktiv tilpasning på tilbudssiden for å utnytte muligheter som kanskje lå der tidligere». Han ga likevel Hodne rett et langt stykke på vei: «Utviklingen i de utadvendte næringer ble trukket frem av utviklingen på de europeiske markeder.»²¹⁴ Egentlig er dette selvsagt – men her er det jo også snakk om *hvor* en retter oppmerksomheten, og *hva* en legger mest vekt på – forholdene ute eller hjemme. I boken *Norge fra u-land til i-land* la Tore Jørgen Hanisch mer vekt på hvordan mulighetene ble utnyttet hjemme. Norsk økonomi var riktig nok svært eksportavhengig, men Hanisch ønsket å «understreke at nokså meget av rytmen i norsk økonomi må forstås på bakgrunn av innenlandske snarere enn utenlandske forhold».²¹⁵

Jeg mener årsakene til den sterke veksten i skipsfarten på 1800-tallet finnes både på Sørlandet og i utlandet. Søkelyset må rettes mot etterspørselssiden, men også mot tilbudssiden. Vi kan snakke om et sammenfall av heldige omstendigheter, noen knyttet til regionale forhold, og andre knyttet til forhold ute på verdensmarkedet. Etter en utdypning av de internasjonale rammevilkårene skal de nasjonale og regionale forholdene som ga muligheter for den sterke veksten i skipsfarten, undersøkes nærmere. Spørsmålet er: Hvordan utnyttet Agder-regionen sine konkurransefortrinn?

213. Hodne 1981, s. 19.

214. Sejersted 1993, s. 61.

215. Bergh mfl. 1983, s. 229.

Forhold i utlandet

Internasjonalt var 1800-tallets økonomiske utvikling preget av befolkningsvekst, migrasjon, industrialismens spredning og utvikling, økende spesialisering i produksjonen, teknologiske innovasjoner i transport (jernbane og dampmaskin), frihandelens gjennombrudd med liberalisering av lovverket og en formidabel økning av verdenshandelen. Jeg vil se nærmere på de viktigste av de eksterne vekstfaktorene.

Europa opplevde en betydelig befolkningsvekst i siste del av 1700-tallet og utover på 1800-tallet, bare avbrutt av napoleonskrigene. I år 1800 var Europas befolkning på 187 millioner, i 1850 hadde den økt til 266 og i 1913 til 468 millioner, til tross for en betydelig utvandring til oversjøiske land, først og fremst Amerika.²¹⁶ Den store utvandringen førte i seg selv til et transportbehov. Dessuten førte utvandringen til at nye landområder ble dyrket opp og nye råvarekilder ble utvunnet. Dermed økte transportbehovet ytterligere: Store varemengder skulle transporteres over lange avstander, hovedsakelig råvarer til Europa og industrivarer ut av Europa. Verdenshandelen ekspanderte om lag elleve ganger raskere enn produksjonsveksten. Årene 1840–1870 hadde den sterkeste vekstraten.²¹⁷

Dette er den viktigste forklaringen på den formidable veksten i internasjonal skipsfart på 1800-tallet: Stor etterspørsel etter skipstonnasje til å frakte et stadig større varevolum over stadig lengre strekninger. En generell oppgang i internasjonal handel fulgt av økende tonnasjeetterspørsel var selvsagt en viktig vekststimulans for norsk skipsfart.

Oppgangen i skipsfarten hang også i stor grad sammen med mellomriksloven av 1827, som gjaldt midlertidig fra 1825. Året før, i 1824, hadde Storbritannia inngått en handelsavtale med Sverige-Norge. I denne avtalen ble Sverige-Norge definert som ett land, og det svenske markedet for eksport til Storbritannia ble dermed åpnet for norske skip til tross for at navigasjonsakten av 1651 forbød import av varer til Storbritannia på skip som tilhørte tredje land (det vil si skip fra et annet land enn det varen kom fra). Gjennom mellomriksloven ble norske og svenske skip likestilte i begge lands

216. Moch 2003, s. 108.

217. Kenwood og Lougheed 1999, s. 79.

havner med hensyn til utførselstoll og avgifter. Dette var den første betydelige eksterne vekststimulansen for Agders skipsfart etter napoleonskrigen.

Fra 1840-årene fikk internasjonal skipsfart en ny og langt kraftigere vekststimulerende impuls. Frihandelen ble en hovedlinje i britisk politikk, og det førte til at toll ble nedsatt, og at gamle merkantilistiske lover som hadde hindret fri handel, ble fjernet. Våren 1849 inntrådte den – sett fra norsk synsvinkel – viktigste vekstfremmende begivenhet: Det britiske parlamentet bestemte at navigasjonsakten skulle oppheves fra 1. januar 1850.

Forutsetninger på Sørlandet

På Agderkysten var det flere naturlige forutsetninger for vekst i skipsfarten. Arendal hadde det mest velegnede vassdraget. Nedover Nidelva kom tømmer fra det skogrike opplandet, og Arendal ble en betydelig utførselshavn for trelast. I tillegg var det kort innseiling gjennom Tromøysund og Gattesund og dyp, isfri havn. Også de andre byene langs agderkysten hadde lune, isfrie havner og elver. Men ingen av dem kunne måle seg med Nidelva når det gjaldt tilgang på trevirke. Vestre deler av Agder både *var* og *er* langt fattigere på skog enn østlige deler. Til både Grimstad og Tvedestrand måtte trelasten fraktes over land, noe som var til hinder for vekst. Både arendals- og grimstadorrådet profitterte likevel på at eikeskogen, som egnet seg særlig godt til skipsbygging, vokste helt ned til kysten.

En annen viktig forutsetning var billig arbeidskraft. Norges befolkning økte sterkt utover på 1800-tallet. I Europa var det bare Irland som hadde en sterkere befolkningsvekst enn Norge. Landsbygda klarte ikke å absorbere den store befolkningsveksten, og bondesamfunnet var i oppløsning midt på 1800-tallet. Dette førte ikke bare til utvandring til Amerika, men også til stor innenlandsk migrasjon: nordover, fra bygd til by og til kysten. På Agder skjedde det en flytting fra innland til kyst og fra vest til øst. Arendals- og grimstadorrådet, der skipsfarten og skipsbyggingen var i sterkest vekst, virket som en magnet på ledig arbeidskraft. Dette området opplevde dermed en relativt sterkere befolkningsvekst enn vestlige deler av Agder og innlandet. Men generelt var kysten av Agder landets tettest befolkede område i siste halvdel av 1800-tallet. I skipsfartens vekstfase på 1800-tallet var tilgangen på rikelig og billig arbeidskraft helt avgjørende.

Videre var evnen til å mobilisere kapital en viktig forutsetning for veksten i skipsfarten. Hvordan kan forhold ved partrederiet og skipenes eierside forklare veksten?

Partrederiet hadde røtter tilbake til middelalderen og var den vanlige eierformen fram til siste del av 1800-tallet. Enkelte skip hadde bare én eier, men vanligvis var skipet delt inn i flere eierparter. Eierne av disse skipspartene ble omtalt som *partredere*, mens rederen som disponerte skipene, gjerne ble kalt *bestyrende reder* eller *korresponderende reder*. Allerede fra 1850-tallet forekom aksjeselskaper, først for dampskip, og fra 1890-årene for alle typer skip. I seilskipsfartens vekstfase var derimot alle seilskip på Agder organisert som partrederier.²¹⁸

For å forstå partrederiets evne til å akkumulere kapital i skipsfartens vekstperiode er det ikke nok å legge vekt på partrederiets formelle oppbygging. Det er eiernes yrker og tilknytning til skipsfartsnæringen og den tette næringsintegrasjonen i lokalsamfunnene som er nøkkelen til å forstå dette.

I byene og kystbygdene på Agder var skipsfart og skipsbygging, skogbruk og trelasteksport, handel og håndverk flere sider av samme sak. Yrker, næringer og familier var vevd inn i hverandre og gjensidig avhengige av hverandre. Denne sterke næringsintegrasjonen og de tette familienettverkene er en sentral forklaring på hvorfor agderkysten var så konkurranse-dyktig og kunne ekspandere så raskt og kraftig fra 1820-årene.

Næringsintegrasjonen og familienettverkene vises tydelig gjennom skipenes eierstruktur. Gjennom partrederiet ble det mulig å hente inn og akkumulere store mengder kapital fra et bredt spekter av yrkesgrupper som hadde tilhørighet både i byene, i kystbygdene og i det nærmeste innlandet. Bygdene ble særlig trukket inn via skipsbyggingen og trelasteksporten.

De mest velstående håndverkere i byene investerte i skipsparter, og skipsredere investerte i hverandres skip. Kapteinene hadde oftest part i skipet de førte – det kunne faktisk være en forutsetning for å få førerposten. Men også lærere, leger, bestillingsmenn og andre uten direkte tilknytning til næringen var blant eierne.

218. Johnsen 1989.

Den kapitalakkumulasjonen som ble muliggjort gjennom partrederiet, var vesentlig for flåtens oppbygging utover 1800-tallet. Dette er det stor enighet om blant sjøfartshistorikere.

Skogen og skipsbyggingen - skipsfartens bærebjelke

I siste halvdel av 1800-tallet var drivkraften i skipsfartens vekst ikke så mye den lokale utførselen av trelast som skipsbyggingen. Nedenes var nemlig landets betydeligste skipsbyggingsdistrikt, og mellom Grimstad og Arendal lå verftene tett i tett. Eika vokste helt ned til kysten, og innenfor lå de store skogene med furutømmer som egnet seg ypperlig til skipsbygging.²¹⁹

Verftene bygde stort sett skip for området egne redere. Langs kysten fra Risør til Kristiansand – men i mindre grad lenger vest – hadde rederne til felles at de eide verft eller hadde sterk tilknytning til den lokale skipsbyggingen og reparasjonsvirksomheten. Bare i de sterke oppgangstidene fra 1860-årene til midten av 1870-årene kunne ikke den lokale skipsbyggingen tilfredsstille etterspørselen. Skip ble da kjøpt fra utlandet. Rederne satte i økende grad skipene inn i internasjonal fraktfart.

Skipsbyggingen i Nedenes tok seg opp fra slutten av 1820-årene, økte fram til slutten av 1850-årene for så å flate ut noe på begynnelsen av 1860-tallet, som en reaksjon på et kortvarig konjunkturuomslag fra 1857 i kjølvannet av Krimkrigen. Deretter økte skipsbyggingen igjen fra midten av 1860-tallet og fikk et voldsomt oppsving i 1870-årene.²²⁰ Skipsfartens konjunkturer kan leses i skipsbyggingens utvikling, men med ett til tre års forskyvning på grunn av tiden det tok fra byggebeslutningen ble tatt til skipet ble sjøsatt. Skipenes størrelse økte også jevnt og trutt.

Den 1. januar 1875 ble toppen nådd. Da sto det hele 103 treseilskip under bygging på Agder. Likevel var det store ulikheter med hensyn til størrelsen på og utviklingen av skipsbyggingen i de to amtene. Skipsbyggingen var nærmest ubetydelig vest på Agder, sett i forhold til øst. Mens 90 treseilskip ble bygd i Nedenes amt i 1875, var antallet bare 13 i naboamtet Lister og

219. Aanby 2012.

220. Johnsen 2001, s. 76.

Mandal. Nedenes amt var altså totalt dominerende innenfor skipsbyggingen på Agder. Grimstad- og arendalsdistriktet utgjorde kjerneområdet med 54 prosent av amtets tonnasje i 1875. Skipsbyggingen i Nedenes utgjorde 43 prosent av den seiltonnassen som sto under bygging i landet på det tidspunktet.²²¹

En formidabel vekst

På 1800-tallet klarte Norge og Agder å utnytte og tilpasse seg det behovet som oppsto internasjonalt for trelast og transportkapasitet. Et tydelig trekk ved norsk skipsfart i tiårene etter 1840 var nemlig løsrivelse fra norsk eksporthandel – fisk og trelast. Ekspansjonen innebar en omlegging til fart mellom fremmede havner. USA og Canada ble viktige land i den oversjøiske fraktfarten. Mot slutten av 1900-tallet seilte skip fra Agder rundt hele kloden. Internasjonaliseringen – og den formidable veksten – hadde ikke vært mulig uten at institusjonelle og formelle hindringer var blitt fjernet utover på 1800-tallet. De viktigste formelle hindringene ble fjernet gjennom mellomriksloven i 1827 og navigasjonsakten i 1850. Agderregionen kunne nå til fulle utnytte de komparative fortrinnene innenfor skipsbygging og skipsfart: først og fremst rikelig, billig arbeidskraft og råvaren trelast – til eksport og til skipsbygging.

Teknologien, basert på seil som fremdriftsmiddel og tre som byggemateriale, var lett tilgjengelig og delvis lokalt utviklet. Praktisk skipsbyggingskunst var blitt overført fra generasjon til generasjon i århundrer. Den nære tilknytningen mellom rederi og skipsbyggeri på Agder var i seg selv gunstig i vekstfasen. I tillegg sikret partrederiet tilstrekkelig kapital til å bygge opp en større lokalt eid flåte på kort tid. Agder med sin lange kystlinje og sine lune, isfrie havner lå gunstig plassert med tanke på markedene. Selv om premissene og betingelsene for utviklingen ble lagt utenfor Norge og utenfor Agder-regionen, ble mulighetene utnyttet i den grad at Norge avanserte til å bli verdens tredje største sjøfartsnasjon i løpet av 1870-tallet. Nedenes ble Norges skipsfartssentrum.

221. Johnsen 2001, s. 74–75.

Men så gikk det galt. Hvorfor sto landsdelen, som så sent som i 1885 hadde disponert en tredjedel av norsk tonnasje, igjen med bare 5 prosent 40 år senere, i 1925? Når jeg nå skal skissere hva jeg mener var årsakene til dette, vil jeg også skille mellom forhold i utlandet og forhold på Sørlandet.

Internasjonal krise og teknologiske nyvinninger

I 1873 avløste en internasjonal krise den langvarige høykonjunkturen. I ettertid er den perioden som da ble innledet, kalt «den store depresjonen». Årene fram til 1920 var turbulente for internasjonal skipsfart. Krisen slo ikke inn samtidig på alle fartsområder, men fra 1873 var det internasjonale fraktmarkedet i økende grad preget av fallende ratenivå og minkende tonnasje- etterspørsel. Ikke alle de følgende årene var dårlige, for verdenshandelen viste fremdeles en økende langtidstrend, men med sterke fluktuasjoner. Langtidstrenden avspeilte både endret fraktbehov, forbedret infrastruktur og effektivisering og modernisering av flåten, med rask overgang fra seil til damp i flere ledende sjøfartsnasjoner. Rammebetingelsene i internasjonal handel og skipsfart ble dermed endret. Fra 1880-årene ble internasjonal frihandel igjen avløst av proteksjonisme. De nye nasjonalstatene, som Tyskland og Italia, var pådrivere i denne utviklingen. Likevel kan vi snakke om en global, maritim økonomi på slutten av 1800-tallet. Globaliseringen hadde utspring i Storbritannia og var et resultat av det europeiske kolonisystemet.

Enkelte har stilt spørsmål ved om det egentlig var en internasjonal krise i skipsfarten fra midten av 1870-årene. Det som er kinkig når en skal analysere den internasjonale krisen, er nemlig at både effektivisering av transporten (på grunn av banebrytende teknologiske innovasjoner og mer effektive havner) og depresjon (med mer tonnasje enn det som dekket fraktbehovet) førte til det samme: nemlig nedgang i fraktene. Det viktige – og vanskelige – spørsmålet er altså: Var synkende fraktrater egentlig et resultat av effektivisering av verdensflåten, eller var det et resultat av et misforhold mellom tilbud og etterspørsel etter frakttjenester og dermed lavere lønnsomhet? Begge deler, svarer en av verdens ledende økonomisk historikere, Yrjö Kaukiainen.²²² Gjennomsnittlig skipsstørrelse økte kontinuerlig, og

222. Kaukiainen 2008, s. 68–73.

verdens sjøgående tonnasje ble doblet mellom 1870 og 1910. På grunn av effektivitetsøkning ble den virkelige lastekapasiteten minst firedoblet. Samtidig ble skipsfartens lønnsomhet merkbart redusert i både Storbritannia, Canada, Finland og Norge.

Synkende frakter og mer effektive skip og havner var en kraftig stimulans til økt handel og internasjonalt varebytte. Men nettopp dette var hovedårsakene til de problemene som hjemsoekte sørlandsk skipsfart fra tidlig på 1870-tallet. Treseilskipene ble utkonkurrert av jern- og stålseilskipene, og siden av dampskipene på viktige fraktområder. De synkende fraktratene ga mindre og mindre utbytte for de tradisjonelle seilskipene, som ikke hadde samme potensial for kostnadseffektivisering som konkurrentene.

Det mest dramatiske utslaget av de teknologiske endringene var at nye nasjoner og regioner fikk et nytt sett komparative fortrinn. På slutten av 1700-tallet hadde Storbritannia og Holland erfart ulempene som var forbundet med vanskelig tilgang på trelast og høyt lønnsnivå. De som ekspanderte utover 1800-tallet, var i stor grad nasjoner og regioner med store skoger og overskudd av arbeidskraft: USA, Atlantisk Canada, Sverige, Finland og Norge. Tilgang på trelast og lave lønninger ble deres sterkeste konkurransefortrinn. Bortfallet av de gamle merkantilistiske restriksjonene ga dem tilgang til det internasjonale fraktmarkedet. Overgangen fra tre til jern og stål som byggemateriale og seil til damp som fremdriftsmiddel endret denne situasjonen. De komparative fortrinnene ble overført fra de tømmerrike områdene til Storbritannia, som nå hadde de viktigste råvarene: kull og jern.

Selv om både Finland og Norge fremdeles hadde et lavere lønnsnivå enn konkurrentene på slutten av 1800-tallet, kunne ikke dette fortrinnet oppveie de åpenbare ulempene det var ikke å ha lett tilgang på disse viktige råvarene. De sakk akterut i forhold til konkurrentene samtidig som britisk skipsfart og skipsbygging avanserte til hittil ukjente høyder.²²³

Konklusjonen er at eksterne forutsetninger, som konjunktorene på verdensmarkedet og teknologiske nyvinninger, gjorde treseilskipene mindre konkurransedyktige fra 1870-årene. Men hvorfor klarte ikke sørlandsk skipsfart å omstille seg?

223. Kaukiainen 2008, s. 71–72.

Som tidligere nevnt rettet ledende norske økonomer og historikere blikket mot hjemlige forhold – mot tilbudssiden – for å forklare veksten på 1800-tallet. Det samme kan en gjøre når det gjelder å forklare tilbakegangen. Hvilke forhold i Norge og på Sørlandet kan forklare krisen i skipsfarten?

Arendalskrakket

Høsten 1886 opplevde Arendal sin verste krise. Arendals Privatbank gikk konkurs og måtte stenge 28. september, og i kjølvannet fulgte en rekke andre konkurser og omfattende arbeidsløshet. Den 41-årige banksjefen Axel Herlofson måtte gå av.²²⁴

Skal årsaken til krisen i Arendal tilskrives banksjef Herlofson og hans allierte alene, eller var det allerede nedgangstider? Ville krisen kommet uansett? Med andre ord: Var bankkrakket *årsak* til krisen, eller var arendalskrakket et *resultat* av den? I Blichfeldts revisjonsinnberetning fra 1887 tillegges Herlofson selv en stor del av skylden:

Det staar vel ikke til at negte, at Opbyderen har en meget væsentlig Andel i de mange økonomiske Uheld, som i den senere Tid har overgaaet hans fordem saa blomstrende og velstaaende Hjemsted og dets Omegn – specielt ved den Forrykkelse, han bragte ind i saa mange Forhold ved sin ligefrem nederdrægtige Bestyrelse og Forvaltning af Arendals Privatbank.²²⁵

Forfatteren av en nylig utkommet bok om bankkrakket, Johs. G. Torstveit, legger også skylden på Herlofson og benekter kategorisk at det var dårlig avkastning av investeringene i skipsfarten som var hovedårsaken til konkursen i Arendals Privatbank og til de øvrige konkursene: «Den uansvarlige og einerådande måte Axel Herlofson leia banken, måtte føre banken ut i uføre. [...] Vi kan trygt slå fast: Redusert utbytte i skipsfartsnæringa var ikkje hovudårsaka til krakket.»²²⁶

224. Johnsen 2001, s. 190–198.

225. Blichfeldt 1887, s. 107.

226. Torstveit 2012, s. 115.

At krisen rammet Arendal særlig hardt, kan dermed se ut til å ha stått i nøye sammenheng med Herlofsons disposisjoner. Jeg er imidlertid ikke helt enig. På den ene side: Det er åpenbart at det omfattende underslaget i Arendals Privatbank fikk dramatiske og umiddelbare følger. Da privatbanken stanset, skyldte Axel Herlofson banken over 900 000 kroner.²²⁷ Pengene han urettmessig svindlet til seg, hadde blitt brukt til å kjøpe skip og skipsparter, til hasardspill og til betaling av renter og driftsomkostninger ved egen forretning. Egne inntekter var minimale i 1885 og 1886. Da Herlofsons bo ble gjort opp i 1888, var passiva, altså underskuddet, på omkring 6 millioner kroner.²²⁸ Det er vanskelig å regne om til dagens verdier, men beregner en prisvekst for 900 000 kroner fram til i dag, vil det tilsvare 56 millioner, og 6 millioner vil tilsvare 373 millioner.²²⁹ Det var altså betydelige summer det var snakk om. Jeg vil si at krisen ble umiddelbar, sterk og kraftig på grunn av Axel Herlofson og hans medspillere. På den annen side: Den internasjonale krisen i skipsfarten var et faktum lenge før underslaget ble avslørt, og i stor grad også en direkte årsak til Herlofsons miserable økonomiske situasjon. Krisen i skipsfarten ville i en eller annen form uansett ha fått konsekvenser for det lokale næringslivet. Seilskipsbyen – og seilskipene – hadde ingen fremtid.

Kapitalmangel?

Mange har fremhevet kapitalmangel blant rederne og andre investorer som forklaring på manglende dampskipsinvesteringer. Blant annet gjorde arendalskrakket at mye kapital gikk tapt. Men var det generelt mangel på kapital i landsdelen, og var dette en hovedårsak til den svake dampskipssatsingen?

Kapitalmangel som årsak til manglende dampskipssatsing ble diskutert i samtiden. I en artikkel i *Christianssands Stiftsavis* om «Vort Skibsrederi», ble det spurt: Hvorfor økte Stavanger, Kristiania og særlig Bergen «med Kraft» sin dampskipsflåte, mens rederne på agderkysten fortsatte med seil? Vi mangler erfarne ledere, øvede sjøfolk og tilvante ruter, ble det svart,

227. Blichfeldt 1881, s. 7–8.

228. Torstveit 2012, s. 132 og 195.

229. Etter priskalkulator, beregnet prisvekst mellom 1886 og 2012. www.norges-bank.no, lastet ned 10.03.2013.

men fremforalt Kapital. Det sidste er Hovedsagen. Indsigten og Dygtigheden kan læres og erhverves, men Kapitalen!²³⁰

Satsing på dampskip ble lovprist i høye toner i datidens presse, men investeringene uteble.

Den økonomiske situasjonen på Agder ble betydelig forverret på grunn av krisen i internasjonal skipsfart fra 1870-årene. Selv om ingen andre byer eller steder ble så hardt rammet som Arendal i forbindelse med krakket i 1886, må kapitalmangel ha vært en forklaring på den vanskelige omstillingen og nesten fraværende dampetsatsing på Agder mot slutten av 1800-tallet. Kapitalspørsmålet kan likevel bare anses som én av flere forklaringsfaktorer.

I hvert fall fram til 1886 – men også senere, blant annet i forbindelse med høykonjunkturen på slutten av 1880-tallet – hadde nemlig en snuooperasjon i *prinsippet* vært mulig, dersom en ser rederiene og driften av skipene isolert. I allfall fram til siste del av 1880-årene var det kapital i landsdelen til å finansiere dampskip. Kapitalen som var investert i seilskipene midt på 1870-tallet, gikk riktig nok etter kort tid delvis tapt pga. det sterke fallet i tonnasjepriser. Lønnsomheten ble kraftig redusert. Men fremdeles var betydelige verdier intakte. Skutene kunne både da og senere selges. Men det skjedde ikke. Hvorfor?

Én forklaring er at rederne vurderte det som mer lønnsomt å drive videre med allerede innkjøpt tonnasje enn å avvikle, i perioder da skipene ikke lot seg selge uten store tap av realkapital. Men at seilskip også i 1880-årene og senere ble *kjøpt inn og bygd*, kan være vanskeligere å forklare ut fra en slik tankegang. Også andre forklaringer må søkes.

Var problemet at rederne på Agder hadde liten erfaring med drift av dampskip? Vurderte de lønnsomheten til seilskipene som bedre enn dampskipene? Eller var det slik at sentrale aktører totalt sett var best tjent med at den *eksisterende næringsvirksomheten* ble opprettholdt, og derfor ikke var aktuelle investorer i dampskip? For å få svar på dette må vi igjen se på partrederiet og skipsbyggingen.

230. *Christianssands Stiftsavis*, sitert etter *Den vestlandske Tidende* 23.07.1889.

Partrederiet og seilskipsredernes yrkestilknytning

Enkelte sjøfartshistorikere har påpekt at partrederiet (og enkelskipsrederiet) var en styrke i oppbyggingsperioden midt på 1800-tallet, mens det ble en hindring i overgangen fra seil til damp. Men sannsynligvis var det ikke partrederiet *i seg selv* som var den viktigste hindringen for modernisering av Agders flåte. Jeg vil vise til et eksempel som taler imot denne påstanden: Bergen var den byen som hadde den sterkeste og tidligste overgangen til damp på 1800-tallet samtidig som mesteparten av handelstonnasjen også her var organisert i partrederier.²³¹ Så hvordan kunne partrederiet virke konserverende på flåtestrukturen på Agder?

Heller enn å rette søkelyset mot partrederiet som *formell* organisasjon, må vi fokusere på *eierne* (partrederne) som *yrkes-* og *interessegruppe*. Skipenes eierstruktur avspeilte at skipsfarten var en integrert del av det lokale næringslivet, en sentral del av en lokal *helhet*. De fleste av skipsfartens investorer hadde også andre interesser i skipsfarten enn rent utbytte. De hadde i utgangspunktet *liten eller ingen interesse* av en omlegging til jern-, stål- eller dampskip. De fortsatte å investere i seilskip lenge etter at lønnsomheten var blitt drastisk redusert, og dampskipene isolert sett var blitt en bedre investering, fordi andre interesser sto på spill.

En omlegging fra treseilskip til jern-, stål- og dampskip ville bety bane- støtet for skipsbyggingen og true mange andre yrkesgrupper. Det gjaldt skogeierne som leverte tømmer til skipsbyggingen, og det gjaldt håndverk-erne og leverandørene av proviant og utstyr til seilskipene. Og framfor alt gjaldt det sjøfolkene. Kapteinene, som selv ofte hadde store eierandeler i skipene, var også blant dem som la føringer på investeringene. De ønsket *seilskip* for å beholde flest mulig av arbeidsplassene.

Et dampskip kostet grovt regnet det samme som tre–fire seilskip. Det ga likevel vesentlig færre arbeidsplasser målt opp mot investeringen. Fordi seilskipene ga viktige leveranser av varer og tjenester og dermed arbeidsplasser til lands og til vanns, ville de aller fleste lokale aktørene foretrekke tre–fire seilskip framfor ett dampskip.

231. Johnsen 2001, s. 105.

Da skipsfarten gikk inn i kriseperioden fra midten av 1870-tallet, tok det bare få år før skipsbyggingen gikk tilbake. Det er likevel bemerkelsesverdig at skipsbyggingen i Nedenes amt ble holdt på et relativt høyt nivå helt fram til begynnelsen av 1890-årene. Seilskip ble fortsatt bygd, til tross for den internasjonale krisen og til tross for tydelige signaler fra utlandet om varetransportens raske overgang til dampskip. Dette utviklingstrekket skiller Nedenes fra resten av landet.

Var manglende informasjon og kunnskap om den internasjonale markedsutviklingen en årsak til fortsatt seilskipssatsing? Nepe. Mitt inntrykk er at rederne i sør var meget godt informert om de internasjonale forholdene. For eksempel hadde den konservative arendalsavisen *Den Vestlandske Tidende*, som ble lest jevnlig av rederne, fyldige omtaler og drøftinger av trender innen internasjonal skipsfart. Heller ikke manglende erfaring med dampskip kan tillegges avgjørende vekt. Som det tidligere sitatet fra *Christianssands Stiftsavis* understreket: Innsikt og dyktighet kunne erverves. Rederne hadde internasjonale nettverk, ikke minst kontakter til meklerhus i utlandet, som i teorien ville gjort dem i stand til å satse på ny teknologi. Mangel på informasjon og kompetanse kan derfor ikke vurderes som hovedforklaringer på manglende omstrukturering.

At treskipsbyggingen ikke gikk *enda* sterkere tilbake fra 1876, kan selvsagt henge sammen med troen på – og håpet om – at den internasjonale krisen ville bli kortvarig, og at det ennå kunne bli penger å tjene på treseilskipene. Jeg mener likevel at hovedforklaringen først og fremst ligger i den tette koplingen mellom skipsfart og skipsbygging. Denne koplingen avspeilte seg i skipenes eierstruktur, og den virket konserverende på seilskutesatsingen og hindret omstrukturering. Det var nemlig ikke så enkelt at en bare kunne legge om til dampskip. En metafor som «fanget i krabbe-teina» er blitt brukt for å illustrere at rederne på Agder var fanget i en integrert næring der en ikke fant veien ut.

På lang sikt lot landsdelens viktigste næring seg likevel ikke redde. Det var grenser for hvor lenge hardt pressede treskipsverft og seilskipsrederier, med inntekter som knapt dekket utgiftene, kunne drives. I 1890-årene var det slutt for de fleste tradisjonelle verftene og treskipsrederiene. Enkelte verft forsøkte å legge om til bygging av jern- og stålskip, for

både seil og damp, men de lyktes bare i mindre grad.²³² Samtidig kom brukte utenlandske, relativt rimelige jern- og stålseilskip inn som aktuelle investeringsalternativer. Fra 1880-årene kom også flere alternative investeringsmuligheter utenom skipsfarten. Når det gjaldt investeringer, sto altså ikke valget bare mellom seil og damp, men mellom investeringer i skipsfart og annen næringsvirksomhet. Linjene fra treskipene gikk også til den ekspanderende treforedlingsindustrien og til jordbruk og skogbruk.

På begynnelsen av 1900-tallet var skipsfartskapital tapt og trukket ut av næringen. Redere hadde forlatt landsdelen, og mange hadde flyttet til hovedstaden. Treskipsbyggingen var historie, og næringen lå med brukket rygg. I 1925 var det bare 5 prosent av norsk tonnasje som hørte hjemme på Agder. Flåten – det lille som var igjen av den – besto for det meste av eldre jern- og stålseilskip og dampskip. Lavmålet var nådd før en ny oppgang kom i slutten av 1920-årene. Det er imidlertid en annen historie.

Konklusjon

Årsakene til både vekst og tilbakegang i sørlandsk skipsfart på 1800-tallet har blitt søkt – og funnet – både på Sørlandet og i utlandet. Både veksten og tilbakegangen internasjonalt fikk stor innvirkning på utviklingen av sørlandsk skipsfart. Men til sjuende og sist var det naturgitte forhold på Sørlandet og regionens evne til å tilpasse seg de internasjonale forholdene, som førte til vekst fra 1820-årene. Tilsvarende var det mangelen på komparative fortrinn og manglende evne til å tilpasse seg, som førte til en katastrofal tilbakegang fra 1870-årene. Svarene på opp- og nedgang i sørlandsk skipsfart finnes altså både i utlandet og på Sørlandet.

232. Johnsen 2007, s. 19–22.

Kilder og litteratur

- Bergh, T., Hanisch, T., Lange, E. og Pharo, H. (1983). *Norge fra u-land til i-land*. Vekst og utviklingslinjer 1830–1980. Oslo: Gyldendal.
- Blichfeldt, F.E. (1887). *Revisionsindberetninger i Arendals Privatbanks og Axel Herlofsons concursboer*. Kristiania: [s.n.].
- Hodne, F. (1981). *Norges økonomiske historie 1815–1970*. Oslo: J.W. Cappelens forlag AS.
- Johnsen, B.E. (1989). Partsrederiet som sosial og økonomisk organisasjon, i B.E. Johnsen (red.) *Sjøfolks hverdag*. ADHs skrifter nr. 14. Kristiansand: Agder Distriktshøyskole.
- Johnsen, B.E. og Try, H. (1990). *Arbeidsvandringar på Agder*. ADH-serien 20. Kristiansand: Agder Distriktshøyskole.
- Johnsen, B.E. (2001). *Rederistrategi i endringstid. Sørlandsk skipsfart fra seil til damp og motor, fra tre til jern og stål. 1875–1925*. Kristiansand: Høyskoleforlaget.
- Johnsen, B.E. (2007). «At tråseilskibenes dage er talte, derom kan vel ingen tvivl være.» Årsaker til tilbakegangen i skipsfarten i Nedenes fra 1870-årene. *Aust-Agder Arv*. Arendal: Aust-Agder kulturhistoriske senter.
- Kaukiainen, Y. (2008). The transition from sail to steam – growth and crisis during a technological change, i L.U. Scholl og D.M. Williams (red.) *Crisis and transistion. Maritime sectors in the North Sea region 1790–1940*. German maritime studies. Bremen: Verlag H.M. Hauschild.
- Kenwood, A.G. og Lougheed, A.L. (1999). *The growth of the international economy 1820–2000*. London/New York: Routledge.
- Moch, L.P. (2003). *Moving Europeans. Migration in Western Europe since 1650* (2. utgave). Bloomington/Indianapolis: Indiana University Press.
- Sejersted, F. (1993). *Demokratisk kapitalisme*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Statistisk Sentralbyrå. *Tabel over de i Norge hjemmehørende fartøiers antal, drægtighed og besætning ved udgangen af aaret 1835–1863 og den norske handelsflaade ved udgangen af aaret 1866–1875*.
- Statistisk sentralbyrå. *Tabel over de i Norge hjemmehørende fartøiers antal, drægtighed og besætning*.
- Statistisk sentralbyrå. *Norges skibsfart i aaret 1875–1925*.
- Torstveit, J.G. (2012). *Storsvindel, bankkrakk og nytt politisk parti Arendal 1886–88*. Arendal: Arendals Tidende.
- Aanby, A.T. (2012). *Skipsbyggmesterens tid. Skipsbygging i Vikkilen 1750–1920*. Grimstad: KA forlag.